

Д.С. Жих, И.А. Соловьёва, 2 курс

Научный руководитель – А.А. Пузыревская, старший преподаватель

Белорусский государственный технологический университет

ОАО «БелАЗ» – один из лидирующих в мире и единственный в СНГ производитель карьерной техники. Предприятие выпускает карьерные самосвалы грузоподъемностью от 30 до 360 тонн, технику для карьерных и подземных работ, бульдозеры, погрузчики, аэродромные тягачи.

«БелАЗ» является предприятием, которое по большей части ориентировано на экспорт: более 60% продукции реализуется в России. У завода есть 37 дилеров во всем мире: 13 в странах дальнего зарубежья, 10 в Российской Федерации и 14 в странах СНГ. ОАО «БелАЗ» принадлежит около 30% мирового рынка карьерных самосвалов. Он включен в семерку ведущих мировых концернов по производству карьерной техники.

Функционирование такого крупного предприятия не может быть на стабильно высоком уровне. По словам работников концерна, их завод настигло несколько кризисов: 2008–2009 гг., из которого они вышли довольно-таки быстро, и кризис 2013–2014 гг., последствия которого влияют сегоднешний объем выпускаемой продукции [1].

Всё началось с того, что в апреле 2013 г. продажи карьерных самосвалов упали на 45–54% [2]. Заместитель директора Кирилл Казаченко списал падение объема производства на стагнацию в добывающих отраслях. К тому же, спрос на большегрузную технику напрямую зависит от снижения мировых цен на золото. Потребители просто не в состоянии приобрести машины. Вследствие этого завод вынужден идти «на длительную рассрочку платежа» и некоторые другие уступки [3].

По данным Министерства финансов, за три квартала 2014 г. «БелАЗ» возглавил список самых убыточных предприятий. Чистый убыток составил минус 304,9 млрд рублей, тем самым ОАО «БелАЗ» «опередил» такие заводы, как «МТЗ» (–243,7 млрд руб.) и «МАЗ» (–229, млрд руб.) [4].

Сложности на российском рынке вынудили «жодинского гиганта» переориентировать экспорт на такие страны, как Австралия, Замбия, Индонезия, Индия. Однако Кирилл Казаченко отметил, что полностью заменить российский рынок, на долю которого приходится такой огромный процент экспорта, невозможно.

Вдобавок ко всему, в отличие от конкурентов, которые смогли приспособиться ко взлетам и падениям рынка, у завода был ряд отягощающих факторов: в качестве социальной нагрузки необходимо было прокормить лишние рабочие руки и при этом обеспечивать исполнение поставленных прогнозов. Это привело к тому, что предприятие работало на склад, при этом редко находя рынок сбыта для запасов.

Казалось бы, концерн, неся миллиардные убытки, не сможет избежать потери внешних рынков сбыта и скорого банкротства. Его спас правильно разработанный руководством антикризисный вариант, который заключался в жесткой экономии материальных и финансовых ресурсов при мак-

симальном использовании внутренних резервов. Рабочая неделя была сокращена до 3 дней, сотрудники существенно потеряли в зарплате, однако деятельность завода не была приостановлена.

Несмотря на то, что некоторые эксперты белорусского машиностроения предрекали заводу скорую кончину, трудовой коллектив предприятия создал «БЕЛАЗ–75710», который является одним из самых мощных карьерных самосвалов в мире на данный момент. Прогнозируя будущий спрос, концерн увеличил ассортимент, выпустив 160–, 180– и 240–тонную большегрузную технику. Именно она сейчас наиболее востребована в экспортных поставках.

Таким образом, благодаря многолетним наработкам, ставке на свои силы и резервы, современным технологиям и высококвалифицированным кадрам, «жодинскому гиганту» удалось выйти из острого кризисного положения с минимальными потерями. С каждым годом объем производства и экспорта быстро и существенно увеличивается. Подтверждением этому служат следующие цифры: в 2016 г. завод собрал и отправил на экспорт 391 карьерный самосвал, а за восемь месяцев 2017 г. — 613 большегрузных машин. Такой скачок поспособствовал доведению доли белорусской карьерной техники на мировом рынке до прежних 30%. Также имеются хорошие предпосылки (количество заказов на экспорт ежемесячно увеличивается, расширяется география поставок Европы до Африки) превзойти и этот весьма солидный показатель. Дополнительным доходом служит организация поездок и экскурсий на территорию данного производственного предприятия [5].

Список использованных источников

1. Топ–менеджер БелАЗа — о новых рынках, демпинге, «Белшине» и зарплате [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://news.tut.by/economics/551746.html>. — Дата доступа: 30.03.2018.
2. БелАЗ списал падение экспорта на проблемы мировой экономики [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://kurs.by/news/ekonomika/belaz-spisal-padenie-eksporta-na-problemy-mirovoi-ekonomiki>. — Дата доступа: 30.03.2018.
3. МАЗ и БелАЗ ощущают проблемы со сбытом своей продукции на российском рынке [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://news.tut.by/economics/345790.html>. — Дата доступа: 30.03.2018.
4. БелАЗ, МАЗ, МТЗ — самые убыточные предприятия Беларуси [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://euroradio.fm/ru/belaz-maz-mtz-samyie-ubytochnye-predpriyatiya-belarusi>. — Дата доступа: 30.03.2018.
5. Как БЕЛАЗ из кризиса вырুলивал [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://mpravda.by/materialy/item/11801-kak-belaz-iz-krizisa-vyrulivaet.html>. — Дата доступа: 30.03.2018.